Po konfiskacie nakład drugi!

Nr. 12. Kraków, dnia 15 września 1900 r. Rok I.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Bracka 15.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski,** Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Rocznie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Bracka l. 15, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Skonfiskowano

Skonfiskowano

Skonfiskowano

Skonfiskowano

Skonfiskowano

Skonfiskowano

Nowy statut pensyjny i prowizyjny dla personalu austryackich kolei państwowych.

Ministerstwo kolei za zgodą ministerstwa skarbu wydało nowy zmieniony statut pensyjny i prowizyjny dla personalu austryackich kolei państwowych, który wszedł w życie 1 września b. r.

Odkładając omówienie tych nowych statutów do następnego numeru, podajemy tu najważniejsze zmiany, wywołane przez tę reformę:

1. Dla członków funduszu pensyjnego i prowizyjnego, którzy wskutek choroby albo cielesnego uszkodzenia stali się niezdolnymi do służby, zmiejsza się czas dla uzyskania prawa do pensyi lub prowizyi **z 10 na 5 lat.** To samo stosuje się także do wdów i sierot tych członków funduszów.

2. Przyznanie emerytury po 10 latach należenia do funduszu tym członkom, którzy wskutek nieszczęśliwego wypadku, doznanego w służbie, stali się do służby niezdolnymi, nie zależy od żadnego innego warunku, jak tylko od tego, że przynajmniej przez jeden dzień musieli być członkami funduszu pensyjnego lub prowizyjnego. Tosamo odnosi się do wdów i sierot po członkach funduszu, którzy ulegli nieszczęśliwym wypadkom.

3. Do normalnych pensyj i prowizyj, przyznanych na podstawie przepisów punktu 1 lub 2, nie należy wliczać żadnych rent ubezpieczeń od wypadków.

4. Budnikom, którzy po 31 sierpnia 1900 r. zostaną przeniesieni w stan spoczynku i pobierali pensyę roczną, podnosi się minimalną emeryturę względnie prowizyę z 300 k na 400 k. Taką samą pensyę minimalną otrzymywać będą wdowy po takich budnikach.

5. Zaległych wkładek zmarłego członka nie należy strącać z pensyj, prowizyj, dodatków na wychowanie, odpraw, dodatków na mieszkanie lub kwartalnych należytości pośmiertnych, wypłacanych wdowom i sierotom.

6. Istniejące ograniczenie, że wdowa ma prawo do prowizyi tylko w takim razie, jeżeli małżeństwo w czasie czynnej służby trwało conajmniej 3 lata, zostaje zupełnie zniesione.

7. Istniejące postanowienie, że wdowa po członku, który przy zawarciu małżeństwa przekroczył już 50 względnie 55 rok życia, nie ma prawa do emerytury, jeśli była więcej niż o 15 lat młodszą od zmarłego męża, zostało zniesione na korzyść wdowy.

8. Przyjmowanie do instytutu pensyjnego lub prowizyjnego rozszerza się do 55 roku życia.

W końcu istniejące nierównomierne traktowanie personalu według udziału w funduszu pensyjnym lub prowizyjnym znoszą nowe statuty tak, że należących z końcem grudnia 1899 r. 43.108 członków, między którymi znajduje się 12.944 robotników dziennych, będzie się odnośnie do zabezpieczenia na starość i spoczynek wedle jednych zasad traktowało.

Z rozmyślań kolejarza.

Jak wilka do lasu, poczciwego — z odpustu albo jarmarku powracającego — kmiotka do „świętej karczmy“, tak znowu mnie mój kolejarski „Galgenhumor“ w stronę szan. Redakcyi pociąga.

Tylko że nad moją kronikarską weną jakieś złowieszcze fatum zawisło; ile razy bowiem zabieram się do pisania, zawsze w przystępie irytacyi ulatniają się najlepsze moje pomysły i dopiero resztkami ognia własnych monologów zachęcony chwytam za pióro, ostatki goryczy na papier wylewając. — Alboż to nie ma się czego irytować, gdy się ma świadomość, iż jako kolejarz jest się najnędzniejszem pod słońcem stworzeniem?...

Należę do ludzi, którzy ani na chwilę nie wątpili w skuteczność podjętej przez Was herkulesowej pracy. Ale uprzedzam Was, o czem zresztą i sami dobrze wiecie, że nie olbrzymiej miotły, ale potężnej machiny użyć potrzeba będzie, aby oczyścić ową stajnię Augiaszową, nad której składem właśnie się teraz zastanawiam.

Na myśli mam tylko galicyjskie koleje żelazne i genezę powstania ich z najróżnorodniejszych interesów, brudnych spekulacyj i instynktów, zlepku i konglomeratu różnych administracyj, z których każda własną, niezbyt pochlebną i zaszczytną tradycyę posiada, a która w dzisiejszych potentatach namiętnych wielbicieli, wiernych przedstawicieli i nieubłaganych wykonawców posiada.

Najlepszy jeszcze stosunkowo nabytek otrzymał zarząd kolei państwowych w wyższym hierarchicznie personalu kolei Karola Ludwika, posiadającego tradycyę sprężystej a uproszczonej administracyi i względnie humanitarnej polityki personalnej*). Życzliwy wpływ tej jedynej szlachetniejszej tradycyi ujawnia się jednakże dzisiaj bardzo mało, ulegając surowemu biurokratycznemu systemowi kolei „stacbańskich“. Widocznie, iż wyżsi funkcyonaryusze byłej kolei Karola Ludwika, dzięki tym swoim tradycyjnym przymiotom, żadnych wpływowych stanowisk otrzymać nie mogą.

Drugie miejsce w tym składzie zajmują „Łupkowianie“. Możnaby o nich powiedzieć, jak się mówi przysłowiowo o Niemcach: „Uczony jak Niemiec“, tak oni pod względem fachowym byli to prawdziwi kolejarze, ale niestety w zbyt kapralskiem znaczeniu. Byli to pedanci i niewolnicy systemu, opryskliwi i gburowaci, nieubłagane chodzące paragrafy, dla których alfą i omegą postępowania były surowe przepisy służbowe. Są oni i dzisiaj takimi, aczkolwiek wpływ ich nieznaczny, i pomimo wielu niezaprzeczonych zdolności i przymiotów na wyższe stanowiska wybić się nie mogą. Przeszkodą ku temu są także poniekąd złotokolnierzowi pretoryanie, którzy przy takiem ukształtowaniu się władzy, widzieliby się zagrożonymi w swej złotej wolności i próżniactwie. Dlatego pozostawiają ich na niższych stanowiskach, jako narzędzia w sam raz do ucisku i utrapienia niższego personalu.

Koleje: Albrechta i Dniestrzańska, to sami „panowie, bracia szlachta“ wygodnisie, nienki i próżniaki. Zarozumiali karyerowicze i utracyusze, protegowani przez możnych panów, którym się zdawało, iż koleje żelazne wyłącznie tylko gwoli ich egzystencyi pobudowano. Samoluby i pieczeniarze, obojętni na wszystko, co własnej ich osoby nie dotyczy. Wraz z „Łupkowianami“ zasilili oni kadry tworzących się zarządów kolei państwowych w Galicyi. Należy ich jednakże odróżniać od tak zwanych „stacbaniaków“, którzy własną typowością się odznaczają i wraz z „Czerniowiczanami“ najbardziej znienawidzony i pogardzany element stanowią. Większe zapotrzebowanie personalu kolejowego w latach 1884 i 1885 sprawiło, że centralny zarząd kolei żelaznych w wyborze personalu nie był zbyt wybredmym i tej to okoliczności zawdzięczyć należy, że rozwartą szeroko furtką wpłynęło wiele żywiołów bardzo podejrzanej przeszłości i wątpliwej konduity. Mnóstwo napędzonych oficerów i kolejarzy z innych kolei, aktorów, inżynierów z kamieniołomów, protegowanych dyurnistów sądowych rzuciło się do kolejnictwa, a ponieważ ludziom takim na sprycie nie zbywało, podrzędniejszymi zaś stanowiskami zadowolnić się nie chcieli, wnieśli wraz z sobą szpiegostwo, zdradę, intrygi, pochlebstwo, obłudę, serwilizm i wszystkie te piękne cnoty, które wielu na dzisiejsze stanowiska wyniosły, pozostając same nieodłączną atrybucyą dzisiejszego systemu. Złodziejstwo zaś, przekupstwo i łapownictwo, jakkolwiek wszędzie w mniejszym lub większym stopniu grasowało, było jednakże specyalnością „Czerniowiczan“ i dzisiaj ma jeszcze godnego reprezentanta w hierarchii kolejowej wysoko postawionej osoby, wsławionej kradzieżą funduszów miejskiego muzeum przemysłowego w Stanisławowie, znanego z afery węglowej i antyków Pokiziaka. Na wspomnienie tego wiernego wykonawcy starych tradycyj złodziejskich, handełesy, dostawcy i przedsiębiorcy znaczące ustami cmokając, powtarzają: „a feiner Geschäftsmann, er versteht leben und leben lassen“.

Dodajmy teraz do tego wszystkiego tendencyę narzucaną z góry. Uwzględnijmy, że to nie są urzędnicy Niemcy, Czesi, Kroaci, ale „patryoci“ Polacy, znani ze słynnych rządów na innych polach, uwzględnijmy, że państwowe koleje żelazne chcą się „par force“ uważać za instytucye zarobkowe, w końcu dodajmy do tego naszą nędzę galicyjską, szowinizm narodowy, butę szlachecką i klerykalno-stańczykowską politykę, bez których to specyałów, jak wszystko w Galicyi tak i kolejnictwo obejść się nie może, a nie trudno będzie sobie wyobrazić, że życie kolejarza, w dosłownem znaczeniu, jest piekłem na tej ziemi. *Autor „Uwag magazyniera“.*

*) Zastrzegamy się. iż pod humanitarnością zarządów kolejowych nie rozumiemy bynajmniej ilości przymusowych, bez wielkiej praktycznej doniosłości kas chorych, funduszów pensyjnych, lichwiarskich banków, niemiłosiernych potrącań z poborów, kolonij wakacyjnych i innych sportów dobroczynności, ale pod wyrazem tym rozumiemy zadowolony i spokojny personal, jaki taki dobrobyt, łagodność i wyrozumiałość w karach porządkowych i dyscyplinarnych, jakoteż życzliwość, łagodne i koleżeńskie obejście się przełożonych z podwładnymi.

Przegląd społeczny.

Strejk angielskich kolejarzy, jak to zanotowaliśmy w poprzednim numerze, rozpoczął się przed dwoma tygodniami i zakończony został zwycięzko dla kolejarzy. Był to jeden z tych olbrzymich zapasów między kapitałem a pracą, jakich widownią tak często jest Wielka Brytania. Strejk rozpoczął się w połud. księstwie Walii, na ubocznej linii w Taff-Thal, która jednak z powodu połączenia z wielkiemi kopalniami węgla ogromne ma dla handlu i przemysłu znaczenie. Powód do strejku był podwójny. Po pierwsze rozchodziło się o wydalenie strażnika sygnałowego Ewingtona, którego przyjęcia napowrót domagali się strejkujący; drugim, daleko ważniejszym przedmiotem sporu, była kwestya płacy i wzbranianie się dyrekcyi uznać sekretarza „Związku kolejarzy“ Bella, za właściwego zastępcę strejkujących; wobec tego strejk zamienił się w pierwszej linii w walkę o uznanie organizacyi.

Za linią w Taff-Thal poszły i inne koleje, mianowicie w Barry, Rhynney, Great-Western, Liverpool i t. d.; Anglii począł grozić olbrzymi strejk kolejowy w całym kraju. Wobec tego minister handlu Ritchie, w liście wysłanym do sekretarza Bella, ofiarował się na pośrednika pomiędzy stronami walczącemi. W ten sposób uznało ministerynm „Związek kolejarzy“ za legalne przedstawicielstwo robotników. Usiłowania ministra Ritchiego spełzły jednak wskutek oporu dyrekcyi na niczem.

Dopiero wysiłkom W. Lewisa, jednego z największych przemysłowców w południowej Walii, udało się doprowadzić dnia 1 bm. do skutku ugodę, której następstwem było utworzenie t. zw. „Wydziału pojednawczego“, do którego wchodzą przedstawiciele obu stron. Wydział ten ma na przyszłość rozstrzygać wszelkie spory, wynikłe między robotnikami a koleją. Prócz tego zobowiązało się towarzystwo kolejowe przyjąć w przeciągu miesiąca wszystkich strejkujących na ich dawne miejsca i służby ich nie uważać za przerwaną wskutek strejku, tudzież odstąpić od skargi sądowej przeciw tym, którzy rozpoczęli strejk bez wypowiedzenia. Kwestyę przyjęcia napowrót do pracy strażnika Ewingtona pozostawiono ministerstwu do rozstrzygnięcia.

Przy ugodzie nie poruszono sprawy uznania „Związku“ za legalną reprezentacyę robotników. Mimo to skutek strejku w tym kierunku był ogromny. Przedewszystkiem ministeryum uznało sekretarza Bella za reprezentanta strejkujących; prócz tego „Times“, naczelny organ przemy-

słowców, w jednym z artykułów przyznaje „Związkowi“ ogromny wpływ na przebieg i zakończenie strejku, co jest zupełnie identycznem z uznaniem organizacyi kolejarzy.

Międzynarodowy kongres kolejarzy obradować będzie w Paryżu w dniach 19, 20 i 21 września b. r. na placu Dupleix w „Palais du Travail“, obok wystawy.

Porządek dzienny tymczasowy jest następujący: 1. Sprawozdanie rady związkowej i sprawozdanie kasowe. 2. Narodowa i międzynarodowa organizacya. 3. Międzynarodowy komitet dla studyowania stosunków kolejowych. 4. Wnioski i zapytania.

Ze strony egzekutywy zorganizowanych kolejarzy w Austryi zostanie wysłanym delegat w osobie tow. Tomschika, który będzie brał również udział w międzynarodowym kongresie socyalistycznym.

Zniesienie spoczynku niedzielnego na kolejach węgierskich. Odbyta niedawno konferencya dyrektorów węgierskich kolei wydała na wezwanie węgierskiego ministeryum handlu orzeczenie, w którem sprzeciwia się ograniczeniu spoczynku niedzielnego w ruchu towarowym, powołując się na niekorzystne doświadczenia, poczynione pod tym względem w Austryi. Wobec tego odstąpiło węgierskie ministeryum od zamiaru ograniczenia spoczynku niedzielnego.

Z przestrzeni i z warsztatów.

Kraków. W okręgu dyrekcyi krakowskiej odbywają się obecnie wielkie dochodzenia w sprawie malwersacyj, dokonywanych podobno od szeregu lat przez niektórych kierowników pociągów z dopłatami do biletów jazdy, czyli tak zwanemi „Nachzahlungami“. Malwersacye te miały się odbywać w następujący sposób: Każdy kierownik pociągu osobowego posiada bloczek numerowany, którego każda pozycya (numer) składa się z dwóch kartek. Na żądanie dopłaty albo dalszej jazdy przez podróżującego konduktor klasowy donosi o tem kierownikowi, który należytość do wskazanej miejscowości oblicza, następnie miejscowość skąd, dokąd i cenę jazdy wpisuje na pierwszej kartce, podczas gdy kopia tego oryginału za pomocą podłożonego indygo-papieru odbija się wiernie na drugiej kartce. Pierwsza kartka, czyli oryginał, służy jako dokument kasowy do odprowadzenia przez kierownika pobranych pieniędzy, druga zaś, czyli kopia, służy jako bilet jazdy dla podróżującego, który należytość według wykazanych na niej cyfr uiszcza. Otóż aby pewną, zazwyczaj lwią część z pobranych pieniędzy na własność sobie zatrzymać, obwinieni w następujący sposób mieli postępować. Podkładając pod pierwszą kartkę, czyli oryginał, indygo, nie pisano na takowej ołówkiem, ale drewienkiem, na sposób ołówka zatemperowanem, albo kościanem szydełkiem. W ten sposób prawdziwy tekst i cyfry odbijały się przez indygo na kopii, podczas gdy oryginał pozostał niezapisanym. Po doręczeniu kopii podróżnemu i pobraniu od niego pieniędzy przez konduktora klasowego i po wręczeniu takowych kierownikowi pociągów, tenże w miejscu, po którem przedtem drewienkiem albo kostką prowadził, wpisuje do wolną, zazwyczaj niezbyt oddaloną miejscowość jakoteż przypadającą cenę jazdy, różnicę zaś, jaka w cenie między temi dwoma miejscowościami zachodzi, „chowa“ do kieszeni, albo poprostu odprowadza kasyerowi tyle pieniędzy, ile suma wszystkich oryginalnych kartek bloczkowych w danym dniu albo turze wynosi, za to otrzymuje pokwitowanie kasyera. Po spotrzebowaniu jednego bloczka, otrzymuje drugi itd. Utrzymują, iż dotknięci tem dochodzeniem zdobyli sobie poważne fortuny, są faworytami osławionego Piaseckiego i największymi wrogami organizacyi. Całkiem rzecz naturalna, że w obronie takich łajdactw organizacya stawać nie może, ani też nie może im zapewnić takich dochodów, jakie sobie w powyższy sposób zdobywali, względy zaś protektorów w danym wypadku lepiej przydać się mogą, aniżeli dobijanie się w drodze legalnej o uczciwą egzystencyę. Na razie dochodzenia odbywają się co do kilku kierowników, które jak po nitce do kłębka na dalsze ślady zapewne naprowadzą. Oczywiście, że rezultat tych dochodzeń będzie bardzo ciekawy...

Jarosław. („Komisknopf“). Jeżeli tylko cokolwiek większa rosa się pokaże, albo lada kapuśniaczek zasępi powietrze, ze wszystkich stron otrzymujemy złowrogie telegramy, iż na sypy kolejowe się osypują, mosty się walą i pociągi się rozbijają, niszcząc ludzkie życie i mienie. I całkiem naturalnie, boć przecie mamy takich inżynierów kolejowych, którzy nawet pojęcia nie mają, jakie obowiązki nakłada na nich służba konserwacyi, swój zaś patent inżynierski uważają za środek do jak najspieszniejszego zdobycia zło tego kołnierza i przywilej na „dolce far niente“. Inżynierem w powyższym guście jest np. p. Tadeusz Ritter von Dybowski w Jarosławiu. Człowiek ten nie wie absolutnie, po co na przestrzeń wyjeżdżać. Ponieważ zaś z inżynieryi ani znaku w głowie nie pozostało, najlepiej zaś utkwiła jednoroczna służba wojskowa, więc z tej ostatniej beczki natchnienia do swej służbistości zaczerpnąć należy. Dlatego też ideałem budnika u p. v. Dybowskiego jest wyprężona postawa, „vorschriftmässiges salutiren“, ręce po szwach i meldowanie: „Panie inżynierze, melduję pokornie, iż niema nic nowego!“ O budniku, który się w ten sposób nie prezentuje, wyraża się p. Dybowski, że to musi być gamoń do niczego. Z czasów wojskowych zapamiętał sobie p. inżynier dobrze i „Mundurwizytę“ i niewinną tę zabawkę lubi pasyami, urządzając ją sobie jak najczęściej, posługując się przytem budnikami starymi, przygarbionymi w służbie ojcami rodzin. Ogląda tedy połyskujące części odzienia, czy mają blask należyty, liczy guziki, szuka plam, każe wywracać na drugą stronę, a biada temu, u którego w szwach odzienia znalazłby meszek i kołtunki. Z tego pokazuje się więc, iż „nie święci garnki lepią“, a miejsce p. Dybowskiego mógłby z daleko lepszym skutkiem zajmować jakiś np. kapral Makohonenko, przyczem p. minister kolejowy oszczędziłby kilka tysięcy koron na inne wydatki państwowe.

Przemyśl. Z wdzięczności dla swego chlebodawcy i protektora, który go zrobił stróżem nocnym w warsztatach kolejowych w Przemyślu, gdzie od 6-tej wieczorem do 6-tej z rana, nie zmrużywszy oka, około dobra kolejowego wartować musiał, gdzie dla kontroli swej czujności o wyznaczonych godzinach umówione sygnały dawać, albo odpowiadać na takowe był obowiązanym i za to wszystko 1 złr. pobierał, z wdzięczności więc po całonocnej służbie, do całodziennej usługi u inspektora Bartelmusa robotnik Modroń był obowiązanym. I wierny i sprytny był to sługa i wierny także stróż nocny. Spotykano go codziennie, jak dźwigał ładowne kosze z miasta, nosił wodę, wyrzucał śmieci, trzepał dywany, jak pospiesznie biegał do miasta i napowrót. Ale wszystko ma swój koniec na tym padole płaczu, dzisiaj już kto inny czuwa nocami nad nietykalnością dobra kolejowego, kto inny wyręcza kucharkę i pokojówkę pana Bartelmusa.

Ten zwinny i sprytny Modroń, teraz z obwiązaną głową, w ponurem zamyśleniu pogrążony, zaledwie powłóczy nogami za sobą, pobiera 40 centów dziennie i rozpaczliwie spogląda na niedostatek swej licznej rodziny.

Zwykle po całodziennej pracy u p. Bartelmusa udawał się Modroń do służby nocnej we warsztatach, nic też dziwnego, że pewnego razu ani żelazne zdrowie, ani wzrok, ani przytomność umysłu mu nie dopisały, bo przechodząc z miejsca na miejsce po placu warsztatowym, wpadł do kanału między torami, potłukł się srasziiwie, a co najgorsza, doznał załamania czaszki, wskutek czego do jakiejkolwiek służby okazał się niezdolnym. Z powodu tego wyznaczono mu 40 centów dziennej renty.

Ufny w życzliwość swego protektora, jako też pewien swych zasług, udał się do niego z pokorną prośbą aby go tenże we wymiarze renty zechciał poprzeć. Tenże ofuknął go jednakże, utrzymując, że i 40 centów jest zbyt wielką jeszcze łaską. Nic nie wskórawszy biedaczysko, udał się do pani Bartelmusowej w tem przekonaniu, że przecież serca kobiet wrażliwsze są na ludzkie nieszczęścia i dolegliwości i że pani ta na męża jakoś wpłynąć potrafi, aby na sprawę jego życzliwiej zapatrywać się zechciał. Pani Bartelmusowa oburzyła się jednakże, iż Modroń dostąpiwszy takiego wielkiego dobrodziejstwa, jak 40 centów renty, pozwala sobie mieć jeszcze pretensye do wyższego wymiaru. Widząc wszystkie wejścia przed sobą zamknięte udał się Modroń do inspektora Guttmana. Ten ze zwykłą sobie obłudą przyjął go bardzo grzecznie, wysłuchał, a w końcu dodał, aby on (Modroń) żadnych a żadnych kroków ze swej strony nie czynił, bo on (Guttman) już się tą sprawą tak zajmie, iż niezawodnie korzystnie załatwioną zostanie.

Niezawodnie obiecankami rok cały będzie go trzymał, aż dopokąd termin do rekursu przeminie, a potem powie mu, że „nic się zrobić nie dało“.

Stanisławów. (Jak się łapownictwo praktykuje). By odnośnej władzy, ba nawet bezpośrednim przełożonym od czasu do czasu uwagę na praktykujące się u nas szelmostwo, przez protekcyjne indywidua szerzone, zwrócić, pomówimy tym razem znów nieco o słynnym kwiateczku protekcyi Zakrzewskim. Mimo naszej wzmianki o nim, od jazdy przy klasach usuniętym nie został, ba nawet się chwali wśród swych kolegów konduktorów, „że za opisanie go pochwałę od naczelnika otrzymał“, nadyma się jeszcze bardziej i arogancyę swą coraz dalej posuwa. Smutno jest słyszeć z ust takiej kreatury wyrazy obrażające ludzi ciężkiej pracy, jak: „daj piąteczkę, a ręczę ci, że będziesz jeździł przy I-ej i II-ej klasie, gdzie więcej zarobisz“?! lub „daj piątczynę, a pójdziesz do tej partyi, gdzie się więcej bez natężenia zarabia“?! Bywają nawet wypadki, że kreatura ta starszym służbą i rangą skarżącym się kierownikom pociągu na złe tury i omijanie ich w przydzielaniu „materyałek“ mówi: „piąteczkę tylko! a będzie „materyałka“ lub „szutrówka“ etc., na której zarobisz co się zowie“!?

Wobec tego żywimy przekonanie, że istnieją przecież indywidua, którym protekcyjny Zakrzewski, jako zaufania godna kreatura, za naganiacza do brudnego zarobku służy i tym sposobem cudzym groszem znów swą protekcyjkę opłaca! Wobec tak świetnie zorganizowanej i świetniej jeszcze funkcyonującej szajki łapowników nic dziwnego, że kwiateczek ten jest nadzwyczaj protegowany, ba nawet pochwalany — na raz zajętem stanowisku, z którego swój krąg ciemnego działania coraz dalej i dalej roztacza, a w ktorej ciemne i nieuczciwe indywidua jak pająk w swe sieci łowi i z krwi na swoją i drugich korzyść wysysa. — Wobec takich praktyk Zakrzewskiego wzywamy sławetną dyrekcyę, by w sprawę wglądnęła i jaknajszybciej ją uregulowała.

KRONIKA.

„Galicyjskie stowarzyszenie kolejarzy“ prawie już nie istnieje, posługują się tylko jeszcze jego firmą i to w takich warunkach, że demoralizująca praktyka przywłaściecieli idzie bardzo na rękę władzy. Denuncyanci, gutmanowscy fagasi i uzurpatorzy, którzy dla polityki kacyków firmą jego się posługują, od czasu do czasu wyprawiają jeszcze wrzawę, jak komar w próżnej butelce. Teraz zaś w ostatnich podrygach przymilaniem się do kolegów, których zdradzili, poczynają niby to prać swoje brudy. Zwyczajem złoczyńców, których zbiegiem szczęśliwych okoliczności nie dosięgła ręka sprawiedliwości, zachciało się im rehabilitacyi i nazwy uczciwych ludzi. Nabroiwszy tyle, że nawet pogarda uczciwego człowieka byłaby dla nich łaską i zaszczytem, odważają się na bezwstydne umizgi do zdradzonych kolegów i pozwalają sobie mieć pretensye do godności człowieczej.

Wrażenie takie odnosi się, przeczytawszy pierwszy lepszy numer wydawanego obecnie na kredyt „Głosu Kolejarza“. Co prawda, gadziny tej nikt już na seryo nie bierze i nikt za czasopismo nie uważa. To też nie o nie nam chodzi. Słowa bowiem nasze piszemy pod adresem inspiratorów, posługujących się tymi wyrzutkami społeczeństwa, przyczem mimowoli nasuwają się na

myśl słowa Tołstoja: „Powszechnie prawie przyjętem jest mniemanie, że zbrodniarz, uznający profesyę swoją jako zgubną, powinien się jej wstydzić. Tymczasem dzieje się wręcz przeciwnie. Ludzie, których los lub własne ich błędy sprowadzają na manowce, rozwijają w sobie zapatrywania, dzięki którym własne ich stanowisko wydaje się im dobre i zasługujące na szacunek. Aby zaś nie stracić szczęśliwych złudzeń, szukają zazwyczaj towarzystwa ludzi, podzielających ich zdanie o życiu i o własnej w niem roli“ — Tyle Tołstoj, my zaś dodamy od siebie, że ludzie, o których mowa, stokroć są jeszcze gorszymi, bo nie usprawiedliwia ich nawet złudzenie, jakoby ich czyny dobrymi były, gdyż działają oni z całą świadomością tego, że postępują źle i nikczemnie. Pod godłem więc szanowanego niegdyś „Galicyjskiego stowarzyszenia kolejarzy“, z którem, mimo wielu przeciwieństw formalnej natury, sympatyzowaliśmy szczerze, dzisiaj odbywa się tresura szpiclów i donosicieli. Tutaj cała zgraja najniższych instynktów i pożądliwości wystawia swe moralne produkty na sprzedaż. Zaszczyt zaś, jaki zgraję tę spotyka, że dzisiaj o niej wspominamy, mają zawdzięczyć korespondencyi jednego z naszych czytelników, którą dosłownie poniżej zamieszczamy:

„Szanowna Redakcyo! Nie mogąc się opędzić natarczywości pewnych dyrekcyjnych naganiaczy, którzy nas gwałtem ciągną do jakiegoś dyrekcyjnego stowarzyszenia i narzucają „Głos kolejarza“, upraszamy o wydanie przestrogi, aby macherów tych unikano. Nie mamy nigdzie spokoju przed niejakim Marusynem, który nas napada, gdzie tylko się zdarzy, męcząc nas i nudząc o przystąpienie do swego stowarzyszenia, zapewne, aby po naszych karkach wywindować się do góry. We Lwowie zaś niejaki Parachoniak obiecuje złote góry, przeniesienia na lepsze posterunki, awans, protekcye i Bóg wie co, byle tylko się wpisać. Ja wysłuchałem tego wszystkiego, co mi rozpowiadał jeden i drugi i udawałem, że mocno temu wierzę, ale w duchu pomyślałem: „Na sieło ludy duryty“. Co mi to za stowarzyszenie, za które dyrekcya nagrody obiecuje! To coś tak, jak z tym psem, któremu pokazuje się kiełbasę, przywołując go najmilszemi słowami, a w tyle trzyma się ukrytą lagę, aby go takową przeciągnąć porządnie, gdy się zbliży. Z poważaniem *K... S..*“

Poruszając te przykre sprawy, uczyniliśmy zadość życzeniu naszego korespondenta, dla uspokojenia go dodajemy radę, aby z nich sobie nic nie robił, bo tak jak potrafiliśmy sosie poradzić z różnemi „bractwami“, taksamo przepędzimy i pachołków Guttmana, że z nich nawet śladu nie zostanie.

Lekarze kolejowi są bardzo często najwstrętniejszemi narzędziami zarządów kolejowych i biurokratycznego systemu. Bez najmniejszej samodzielności i niezawisłości, do których uprawnia ich wiedza, nauka i stanowisko społeczne, dają się oni kierować w sposób, jakiego w danej chwili zapatrywania, wskazówki, albo osobiste życzenia jakiegoś szefa wymagają. Są to aż nazbyt dobrze znane sprawy, dlatego, aby się nie powtarzać, nie wchodzimy w szczegóły. Są jednakże inne okoliczności, o których koniecznie pomówić należy, a które pomału poczynają wchodzić w zwyczaj, z czasem zaś mogą się stać obowiązującemi. Ażeby nawyczki takie nie zyskały sobie prawa obywatelstwa, zabieramy głos w tej sprawie. Nie wiadomo, jak doszło do tego, dosyć, iż weszło w zwyczaj, że wielu lekarzy kolejowych bez względu na to, że opłaca ich kasa chorych, pobiera osobne honorarya od słabych kolejarzy lub ich rodzin, każe sobie po wsiach i miasteczkach podwód dostarczać, a w miastach fiakry opłacać. Że lekarze kolejowi mogą mieć nieraz wiele zajęcia, utrudniającego im praktykę prywatną i uszczuplającego ich dochody, mocno wierzymy. Ale z drugiej strony sądzimy, że posiadają oni na tyle inteligencyi, aby zrozumieć, że powetowanie sobie tych strat przyjmowaniem datków od kolejarzy jest co najmniej niestosownem. Co zaś do podwód i fiakrów, to jest to już wprost oszczędzaniem funduszów kasy chorych, a zwalaniem tych obowiązków na barki personalu kolejowego, który oprócz mięty i ziółek rycynowego i tak żadnych innych korzyści z kasy chorych nie ma. Na podwody, fiakry, dresyny kasa chorych osobny fundusz i osobny kredyt posiada, a tu taki kolejarz, który, jak zobaczył kilkadziesiąt koron na pierwszego, tak nie zobaczy ich znowu aż za dni trzydzieści, musi się rozbijać po wszystkich sąsiadujących grajzlerniach, aby kasę chorych w jej obowiązkach wyręczyć. I to dlatego, że pan doktór jest za leniwy, aby odnośny rachunek wystawić, albo aby za oszczędność zyskać sobie względy dyrekcyi, albo w końcu, że mu się nie chce tymczasowo aż do likwidacyi rachunku swoich pieniędzy wydawać, albo też nie chce mu się pisać albo telegrafować, aby interesowana sekcya konserwacyi podwody albo fiakry dostarczyła. Jeżeli zaś gaże pp. lekarzy są za małe, a wymagania za wygórowane, to powinni oni wiedzieć sami, co im czynić wypada. Sądzimy, że w tym względzie rady chyba nie potrzebują...

„Czarna lista“ na kolejach państwowych. W poprzednim numerze donieśliśmy o tajnym okólniku dyrekcyi kolejowej w Lincu, wskazującym na to, że na kolejach państwowych zaprowadzono „czarną księgę“, do której wpisuje się „niewygodnych“ dla rządu kolejarzy, w celu wstrzymania ich od awansu.

Ministeryum kolejowe, które nie spodziewało się tego odkrycia, dotknięte bardzo niemile ogłoszeniem tego „tajnego dokumentu“, zaprzecza ponownie w urzędowej „Wiener-Abendpost“ istnieniu „czarnej listy“.

Przyznając z jednej strony, że owe „tajne kwalifikacye“ (nazwa: „czarna lista“ wydaje się p. ministrowi nieodpowiednią), mają na celu „wykluczyć naznaczonego robotnika od przyjęcia go przez inne przedsiębiorstwo“ równocześnie twierdzi, że ministeryum wspomnianych „czarnych list“ nigdy nie zaprowadzało. Ta „urzędowa“ logika, potwierdza tylko to wszystko, cośmy w tej sprawie pisali.

Skonfiskowano

Skonfiskowano

Z ramienia Wierzbickiego i Szyjkowskiego, celem założenia „bractwa wesołej śmierci“, wysłano jakiegoś świątobliwego Ojca z Przemyśla do Zagórza. Postarano się naturalnie i o to, aby zgromadzenie, zwołane w tym celu, jak najliczniejszem było, zgromadzenie też w samej rzeczy dopisało, bo sala była przepełniona. Niedopisały tylko niestety zamysły i zamiary bogobojnych aranżerów tej szopki, zgromadzeni bowiem oświadczyli, że bractwa żadnego nie potrzebują, ani też nie myślą wcale dziadom kościelnym chleba odbierać. Wobec takiej jednomyślności zapatrywań zgromadzonych, świątobliwy Ojciec nawet nie próbował swej wymowy, ale zgorszony czemprędzej czmychnął z Zagórza, złorzecząc „propagandzie przewrotowej“.

Poczty kolejowe. W historyi rozwoju poczt zajmują t. zw. „latające lub jeżdżące urzędy pocztowe“, założone w Anglii i Belgii, pierwsze miejsce. Za niemi poszła Austrya, zaprowadzając u siebie w r. 1850 t. zw. „ambulansy pocztowe“, znane dziś pod nazwą „poczty kolejowe“.

Pierwsze poczty kolejowe kursowały tylko między Wiedniem a Boguminem, dopiero później zaprowadzono je w całem państwie.

Odpowiedzi Redakcyi.

Banmistrzowi w K... Oszukano Pana, jeżeli za pierwsze 14 dni wypłacono mu pełne, za następne zaś dni redukowane dyety z okazyi zastępstwa drugiego banmistrza. Cytowany zaś §. 72 ustęp 1 pragmatyki, na mocy którego tę oszukańczą odmowę wypłaty uzasadniono, nie może być stosowanym do pana i pańskiej funkcyi służbowej, jako zastępstwa banmistrza. Za cały czas zastępstwa należą mu się pełne dyety, a względnie strawne, chociażby substytucya w nieskończoność się przeciągała, a to na mocy tegoż samego 72 paragrafu, jednakowoż 2-go tegoż ustępu, którego brzmienie w dosłownem tłomaczeniu jest następujące: „Za dni, w których funkcyonarysze (exponowani) podróże służbowe wykonują, należą się zawsze pełne dyety, albo strawne, podczas gdy wypłata tych należytości według redukowanej normy zostaje zastanowioną.“ Ponieważ zaś czynność banmistrza jest tego rodzaju, że tenże podróże służbowe codziennie wykonywać musi i na mocy instrukcyi do tego jest obowiązanym, przeto za każdy dzień zastępstwa pełne dyety mu się należą. — W ten sposób w przeciągu dwóch lat ukradziono panu kilkaset guldenów. Nie ma co mówić, śliczna gospodarka! Rady, jak sobie postąpić w tym wypadku, nie wypada dawać nam panu, albowiem jest tu tylko jedyna droga reklamacyi, a w razie odmowy droga sądowa, jedna i druga narażająca go na przykre następstwa takiego kroku. Chyba, że pan nie masz nic do stracenia i zamierzasz się spensyonować. Nie spensyonują zaś pana, przeczuwając pismo nosem, to na „status quo“ nic nie tracisz, a pieniądze swe odzyskujesz. Że bezprawia się dzieją, to my, posiadający archiwum wszelkich szelmostw, najlepiej o tem wiemy, o rabunkach jednakże w biały dzień i na publicznej drodze, w takim rozmiarze, jak się to ma właśnie rzecz z pańskiemi dyetami, pierwszy raz słyszymy. Niechaj się pan trochę potrudzi i dostarczy nam więcej takich przykładów.

Następny numer wyjdzie 1 października.

Towarzysze! pamiętajcie o codziennym „Naprzodzie“!

Odpowiedzialny redaktor i wydawca Szczepan Kurowski.

Z drukarni Narodowej w Krakowie.